

अध्याय 10: सूचना तकनीकी (आईटी) प्रणाली का एकीकरण

10.1 एआईएल द्वारा सूचना तकनीकी (आईटी) पहल

टीएपी में कम्पनी के टर्न अराउंड के लिए आवश्यक कार्य के रूप में आईटी समाधान का क्रियान्वयन और एकीकरण भी शामिल था। सब मिलाकर, चार एयरलाइन विशेष आईटी प्रणालियां, एसएपी-ईआरपी के अतिरिक्त एआईएल में क्रियान्वित की जानी थी। वे हैं:

- टिकट बुक करने, यात्री प्रबंधन और राजस्व प्रबंधन की व्यवस्था हेतु फरवरी 2011 में क्रियान्वित यात्री सेवा प्रणाली (पीएसएस)।
- एमआरओ गतिविधियों पर आधारित खरीद प्रक्रिया, मालसूची प्रबंधन और मरम्मत और रखरखाव को सम्मिलित करने वाली नवम्बर 2012 में क्रियान्वित रखरखाव, मरम्मत और ओवरहॉल (एमआरओ) हेतु आरएएमसीओ प्रणाली।
- ईष्टतम उड़ान योजना समाधान और उड़ान संचालन सहायता प्रणाली हेतु उड़ान योजना प्रणाली (एफपीएस) अभी भी क्रियान्वयन के अंतर्गत थी।
- नेटवर्क योजना, समय निर्धारण, उड़ान संचालन नियंत्रण और कर्मिदल प्रबंधन हेतु केन्द्रीय योजना और नियंत्रण प्रणाली (सीपीसीएस) आंशिक रूप से क्रियान्वित की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पहले ही पीएसएस और आरएएमसीओ प्रणालियों की समीक्षा की है और इसके निष्कर्ष भारत के सीएजी की 2015 की रिपोर्ट संख्या 21 (खण्ड 1) के पैरा संख्या 2.7 में सूचित किये हैं। यद्यपि दोनों प्रणालियां एआईएल द्वारा क्रियान्वित की गई हैं, फिर भी लेखापरीक्षा में काफी कमियां देखी गईं। इनमें एसएपी-ईआरपी प्रणाली के साथ गैर-एकीकरण के अलावा अपेक्षित क्षमता प्राप्त न करने के साथ-साथ उनके क्रियान्वयन में विलम्ब शामिल है। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एफपीएस आंशिक रूप से क्रियाशील है और उस सीमा तक क्षमता बढ़ी। तथापि, सीपीसीएस प्रणाली के कई मॉड्यूल अभी क्रियान्वित किये जाने हैं और इसलिये इस प्रणाली में शामिल मामलों के मूल्यांकन के लिये लेखापरीक्षा में विस्तृत अध्ययन हेतु चयन किया गया था।

10.2 केन्द्रीय योजना और नियंत्रण प्रणाली एक अवलोकन

सीपीसीएस में तीन उप-प्रणालियाँ शामिल हैं:

- नेटवर्क योजना और निर्धारण (एनपी एंड एस) प्रणाली जो दैनिक प्रस्थान सहित दीर्घ कालिक, मध्य कालिक और लघुकालिक कार्यक्रम हेतु समाधान उपलब्ध कराती है। सीपीसीएस की तीन घटक प्रणालियाँ अर्थात् नेटवर्क योजना और निर्धारण (एनपी एंड एस), हब नियंत्रण केन्द्र/संचालन नियंत्रण केन्द्र (एचसीसी-ओसीसी) प्रणाली और कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) हैं।
- संचालन नियंत्रण केन्द्र और हब नियंत्रण केन्द्र (ओसीसी-एचसीसी) प्रणाली का उद्देश्य अवरोधों पर प्रतिक्रिया करने और सामान्य संचालन सुधारने के निर्णय का समर्थन करना है।
- कर्मिदल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) का उद्देश्य सक्रिय योजना द्वारा विलम्ब में कमी और कर्मिदल उपलब्धता सुनिश्चित करके कर्मिदल का अधिकतम प्रयोग करना है।

10.3 सीपीसीएस की खरीद

सीपीसीएस गठित करने वाले सभी महत्वपूर्ण आईटी समर्थकों के लिये एकल समाधान प्रदाता की पहचान के लिये चयनात्मक आधार (अक्टूबर 2009) पर निविदा जारी की गई थी। मैसर्स लुफ्थांसा सिस्टम्स (एलएच) और मैसर्स साब्रे सोल्यूशन्स (साब्रे) एआईएल द्वारा बाजार के लीडर के रूप में पहचाने गये थे और मैसर्स साब्रे एआईएल आवश्यकताओं हेतु सबसे योग्य के रूप में सामने आया। लेखापरीक्षा ने पाया कि;

- (i) एआईएल का मैसर्स साब्रे (दिसम्बर 2009) के साथ नया करार करते समय 2004 से 5.335 मिलियन यूएसडी मूल्य का प्राप्ति योग्य एक विवाद प्रलम्बित था। मैसर्स साब्रे ने इस प्रलम्बित विवाद को कोर्ट के बाहर निपटान के लिए 2 मिलियन यूएसडी और यदि, यात्री सेवा प्रणाली (पीएसएस) के विकास के लिए माना जाए तो 1.5 मिलियन यूएसडी का प्रस्ताव (मई 2008) दिया था तथापि, मैसर्स साब्रे का यह प्रस्ताव एआईएल द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था। तथापि, सीपीसीएस की कीमत बातचीत के दौरान, पिछले देयों के निपटान के लिए मैसर्स साब्रे द्वारा केवल 0.95 मिलियन यूएसडी की राशि प्रस्तावित की गई थी। इसे एआईएल द्वारा स्वीकार कर लिया गया था। इससे एआईएल को 1.05 मिलियन यूएसडी (₹5.64 करोड़) की कम प्राप्ति हुई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में कहा (02 फरवरी 2016) कि 2008 में 3.5 मिलियन यूएसडी के कोर्ट के बाहर निपटान के लिए मैसर्स साब्रे का प्रस्ताव पीएसएस के कार्यान्वयन के लिए 120 मिलियन यूएसडी की लागत के विरुद्ध था और चूंकि सीपीसीएस परियोजना का मूल्य केवल 24 मिलियन यूएसडी था अतः समिति ने 950000 यूएसडी का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया।

एमओसीए ने प्रबंधन के तर्क को दोहराते हुए कि 2008 में मैसर्स साब्रे द्वारा 3.5 मिलियन यूएसडी के प्रस्ताव को पीएसएस देने से जोड़ा (2 सितम्बर 2016), उसी समय यह बताया कि 3.5 मिलियन यूएसडी, एक संयुक्त प्रस्ताव था जो अलग अलग हो के 2 मिलियन यूएसडी अग्रिम और यदि पीएसएस दे दिया जाता तो, 1.5 मिलियन यूएसडी होता।

पीएसएस के लिए करार देने हेतु 2008 में मैसर्स साब्रे द्वारा दिए 3.5 मिलियन यूएसडी के प्रस्ताव को जोड़ने वाला एमओसीए का उत्तर उनके अपने विवरण के इस उत्तर के विपरीत है कि यदि पीएसएस दिया जाता तो 3.5 मिलियन का प्रस्ताव एक संयुक्त प्रस्ताव था जो 2 मिलियन यूएसडी अग्रिम और 1.5 मिलियन यूएसडी में खंडित था। इसके अलावा लेखापरीक्षा को उपलब्ध करवाए गए दस्तावेज स्पष्ट रूप से दर्शाते हैं कि मैसर्स. साब्रे द्वारा प्रस्तावित 2 मिलियन यूएसडी के लिए कोर्ट के बाहर समझौते को पीएसएस के कार्यान्वयन से जोड़े बिना शर्तहीन था। केवल 1.5 मिलियन यूएसडी की अतिरिक्त राशि ही पीएसएस करार के प्रति प्रस्तावित की गई थी। एआईएल चयनित निविदा प्रक्रिया के आखिर में मैसर्स साब्रे को कार्य आदेश (डब्ल्यूओ) देते समय, मैसर्स साब्रे से 2 मिलियन यूएसडी के पूर्व देयों का निपटान करने के लिए इमानदारी से प्रयास करने चाहिए थे, जिन्हें 2008 में प्रस्तावित किया गया था।

- ii) सीपीसीएस प्रणाली राष्ट्रमंडल खेलों से पूर्व अक्टूबर 2010 में परिचालित करने की आवश्यकता थी। सीपीसीएस की अधिप्राप्ति के लिए एआईएल द्वारा मैसर्स साब्रे के साथ हस्ताक्षरित करार में सुपुदुर्गी के लिए कोई विशिष्ट समय सीमा नहीं थी, न ही कार्यान्वयन में विलम्ब के लिए कोई शास्ति निर्दिष्ट की गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि मैसर्स साब्रे ने अभी तक (फरवरी 2016) 13 मोडयूलों में से केवल सात कार्यान्वित किए थे। यद्यपि सीएमएस अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया, एआईएल ने मैसर्स साब्रे को सिस्टम इम्प्लिमेंटेशन एंड प्रोफेशनल सर्विस और यात्रा व्ययों के लिए 1.34

करोड़ का भुगतान कर दिया जबकि उसके कार्यान्वयन के लिए वैकल्पिक अन्तरिम प्रबन्ध किए गए थे। एआईएल द्वारा कोई शास्ति नहीं लगाई जा सकी। करार में समय सीमा और शास्ति खण्ड समाविष्ट नहीं कर एआईएल ने अपने वाणिज्यिक और वित्तीय हितों से समझौता किया।

प्रबन्धन ने उत्तर (02 फरवरी 2016) में मुख्य करार में शास्ति खण्ड समाविष्ट करने में विफलता को स्वीकार किया।

एमओसीए ने कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं की।

- iii) सीपीसीएस के लिए मैसर्स साब्रे के साथ हस्ताक्षरित करार में निष्पादन बैंक गारंटी (पीबीजी) के लिए प्रावधान था। लेखापरीक्षा ने पाया कि सीपीसीएस करार के लिए पीबीजी 07 जुलाई 2011 को समाप्त हो गई थी और उसके पुनः वैधीकरण के लिए एआईएल द्वारा कोई कदम नहीं उठाए गए थे, जबकि विक्रेता को अभी उसके दायित्वों को पूरा करना था।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (02 फरवरी 2016) में करार की अवधि को कवर करने के लिए पीबीजी के विस्तारण की वैधता प्राप्त करने में अपनी विफलता पर टिप्पणी नहीं की।

एमओसीए ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2016) कि बैंक गारंटी की मान्यता प्राप्त करने और यह सुनिश्चित करने के लिए कि यह बैंक गारंटी परियोजना की समाप्ति तक वैध रहने के लिए, एआई उचित कदम उठा रही थी। एमओसीए ने अपने उत्तर में यह भी कहा कि एआई को भविष्य में ऐसी गलतियों की पुनरावृत्ति से बचने के निर्देश दे दिए गए हैं।

10.4 सीपीसीएस का कार्यान्वयन

जैसा ऊपर पैरा 10.2 में कहा गया है, सीपीसीएस की तीन घटक प्रणालियां थी जिनमें से केवल दो नामतः नेटवर्क योजना और समय निर्धारण (एनपी एंड एस) और हब नियंत्रण केन्द्र/परिचालन नियंत्रण केन्द्र (एचसीसी-ओसीसी) प्रणालियों को कार्यान्वित किया गया है। तीसरी प्रणाली नामतः कर्मिदल प्रबन्धन प्रणाली (सीएमएस) मै. साब्रे द्वारा अभी पूरी की जानी थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि एनपी एंड एस में कई उपलब्ध मोडयूलों का उपयोग नहीं किया गया जैसा कि नीचे वर्णित हैं:

क. एनपी एवं एस प्रणाली के तीन अप्रयुक्त मोड्यूल:

एनपी एवं एस प्रणाली में पांच मोड्यूल थे (निर्धारण प्रबंधक, बेडा प्रबंधक, स्लाट प्रबंधक, कोड शेयर प्रबंधक और लाभ प्रबंधक) इन में से सभी पूर्ण कर दिए गए थे। इनमें से तीन मोड्यूल अर्थात् बेडा प्रबंधक, स्लाट प्रबंधक और कोड शेयर प्रबंधक को कम्पनी द्वारा बिल्कुल भी प्रयोग नहीं किया गया था। वास्तव में बाजार योजना विभाग, इन मोड्यूलों के लिए प्रयोक्ता विभाग ने प्रस्ताव दिया था (दिसम्बर 2014) कि इन मोड्यूलों को उनको प्रयोग न करने और उन पर आवर्ती व्यय को रोकने के दृष्टिगत बंद कर दिया जाए। अतः एआईएल द्वारा (जून 2016 तक) दत्त ₹15.23 करोड़ का आवर्ती शुल्क निष्फल हो गया।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (02 फरवरी 2016) में कहा कि एआईएल द्वारा वांछित तीन मोड्यूलों की व्यवहारिकता कुशलता लाभ बढ़ाने के उद्देश्य के लिए थी। उसने इस बात पर भी बल दिया कि इन तीनों मोड्यूलों की उपयोगिता केवल पिछले एक वर्ष में श्रमबल की कमी के कारण बिगड़ी है और अक्टूबर 2015 में इन की उपयोगिता को पूर्वरूप में लाने के लिए एक समिति का गठन किया गया है।

एमओसीए ने अपने उत्तर (सितम्बर 2016) में कहा कि अन्य बातों के साथ साथ, एनपीएवंएस के 5 मोड्यूल एयर इंडिया, एयर इंडिया एक्सप्रेस, और एलायंस एयर द्वारा निर्धारित/पूर्वानुमानित उड़ान योजना, निर्माण और कार्यक्रम के कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर कुशलता लाभ के लिए उपयोग किए जा रहे हैं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि दिसम्बर 2014 में कम्पनी के तीन मोड्यूल नामतः बेडा प्रबंधक, स्लाट प्रबंधक, और कोड शेयर प्रबंधक का उपयोग न करने से संबंधित आन्तरिक संचारण के बाद नियोजन और समय निर्धारण साधन को पुनः परिचालित करने के लिए दिसम्बर 2015 में एक संचालन समिति का गठन किया गया था।

ख. महत्वपूर्ण इनपुट डाटा और कुशल संसाधनों की कमी के कारण लाभ प्रबंधक मोड्यूल का उपयोग न होना:

एनपी एवं एस प्रणाली के लाभ प्रबंधक मोड्यूल में सही बाजार शेयरों और मेजबान एयरलाइन को यात्री यातायात सौंपने के लिए प्रारम्भ और गंतव्य डाटा की जांच आवश्यक है। एआईएल ने आईएटीए (यात्री के लिए आईएस-स्तर 5 डाटा) और मैसर्स. साब्रे (वैश्विक मांग डाटा जीडीडी के लिए) दोनों के प्रस्तावों का मूल्यांकन किया और निष्कर्ष निकाला कि मैसर्स साब्रे सबसे कम का बोलीदाता था।

जीडीडी डाटाबेस में एनपीएस के लाभ प्रबंधक मोड्यूल की जांच के लिए अतिरिक्त डाटा की आवश्यकता थी। एआईएल ने ₹9.16 करोड़ की लागत से अतिरिक्त डाटा प्राप्त किया। तथापि, बाद में मैसर्स साब्रे डाटा विश्लेषक प्रदान नहीं कर सका। एआईएल ने मैसर्स साब्रे के साथ करार रद्द कर दिया (अप्रैल 2011)। जैसा कि करार में कोई निष्पादन गारंटी खंड नहीं था मैसर्स साब्रे पर निष्पादन ना करने के लिए कोई शास्ति नहीं लगाई गई। अप्रैल 2010 से सितंबर 2014 की अवधि के दौरान एआईएल द्वारा अतिरिक्त डाटा पर किया गया पूरा व्यय निष्फल हो गया।

तदन्तर, एआईएल ने यात्री आईएस डाटा के लिए आईएटीए के साथ एक समझौता किया (अक्टूबर 2011)। दक्ष श्रमबल के अभाव में अप्रैल 2012 के बाद लाभ प्रबंधक को जांचने के लिए आईएटीए डाटा का उपयोग नहीं किया जा सका। अतः नवम्बर 2012 से अप्रैल 2014⁶² की अवधि के दौरान कम्पनी द्वारा आईएटीए से डाटा की अधिप्राप्ति पर किया गया 4.53 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

अतः कम्पनी द्वारा मोड्यूल के लिए इनपुट डाटा अधिप्राप्ति पर 5.28 करोड़ (मासिक आवर्ती यूएवंएस शुल्क) और 13.69 करोड़ (9.16 करोड़ + 4.53 करोड़) का व्यय होने पर भी उसका उपयोग नहीं किया गया और लाभ प्रबंधक साधन खाली पड़ा रहा।

प्रबन्धन ने अपने उत्तर (02 फरवरी 2016) में मैसर्स साब्रे से जीडीडी डाटा के लिए निष्पादन बैंक गारंटी (पीबीजी) को नहीं लेने पर कोई टिप्पणी नहीं की किन्तु यह उजागर किया कि उसने मैसर्स साब्रे को डाटा सेवाओं के लिए किसी राशि का भुगतान नहीं किया। कम्पनी ने आईएटीए डाटा की उपलब्धि के बावजूद अप्रैल 2012 से लाभ प्रबंधक मोड्यूल के गैर परिचालन पर भी टिप्पणी नहीं की।

एमओसीए ने अपने उत्तर (सितम्बर 2016) में कहा कि कार्य आदेश 2 (डब्ल्यूओ 2) के लिए एक अलग पीबीजी नहीं मांगा गया था क्योंकि उसे मैसर्स साब्रे द्वारा मास्टर एग्रीमेंट के लिए प्रदान किया गया था जिसमें आईओसीसी, सीएमएस और एनपीएवंएस कवर किए गए थे क्योंकि डब्ल्यूओ 2 के रूप में मास्टर एग्रीमेंट के अन्तर्गत वैश्विक मांग डाटा कवर किया गया था।

⁶² लेखापरीक्षा को आईएटीए द्वारा दिए गए केवल 6 बीजकों को उपलब्ध करवाया गया था। प्रबन्धन ने उनकी निश्चयात्मकता और पूर्णता की पुष्टि नहीं की थी।

तथापि लेखापरीक्षा ने पाया कि मास्टर एग्रीमेंट में विशिष्ट रूप से केवल डब्ल्यूओं 1 से संबंधित कार्य आदेश मूल्य 3,150,000 यूएसडी का उल्लेख था। इसके परिणामस्वरूप, डब्ल्यूओ 2 जिसमें डाटा सेवाएं शामिल थी बिक्री और नेटवर्क विश्लेषक मोड्यूल पीबीजी द्वारा कवर नहीं किया गया था।

तथापि, एमओजीए ने लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए लाभ प्रबंधक मोड्यूल के बेकार पड़े रहने के कारण डाटा अधिप्राप्ति पर निष्फल व्यय पर कोई टिप्पणी नहीं की।

ग. नेटवर्क नियोजन और निर्धारण साधनों की इष्टतम उपयोगिता के लिए प्रशिक्षित श्रमबल की कमी:

मई 2010-अगस्त 2010 में मैसर्स साब्रे द्वारा प्रारंभिक प्रशिक्षण के बाद, किसी और प्रशिक्षण का आयोजन नहीं किया गया (मार्च 2016)। लेखापरीक्षा ने इसी दौरान पाया कि 2010 में एनपी एवं एस प्रणाली में प्रशिक्षित 21 अधिकारियों में से, केवल सात सेवा में रहे और बाकी या तो सेवानिवृत्त हो गए, त्यागपत्र दे चुके या उन्हें एआईएल के अन्दर ही कहीं और तैनात कर दिया गया है। दक्ष श्रमबल से संबंधित इस चिन्ता के संबंध में कम्पनी की आन्तरिक पत्राचार में भी आवाज उठाई गई थी (नवम्बर 2014)।

प्रबन्धन ने उत्तर में कहा (02 फरवरी 2016) कि एआईएल ने संगठन के अंदर से ही श्रमबल प्राप्त करने और कमी को पूरा करने के लिए पुनः तैनाती की थी, एआईएल ने आईएफ प्लेसमेंट सैल से अनुभवी श्रमबल की भर्ती की थी, अनुभवी स्टाफ और नए उम्मीदवारों की भर्ती के लिए वाक-इन का प्रयोग किया था। प्रबन्धक का दृष्टिकोण था कि क्षयण बाजार दवाव के अपरिहार्य कारण की वजह से एक निश्चित जोखिम थी।

एमओसीए ने अपने उत्तर (सितम्बर 2016) में कहा कि परियोजना को कारगर बनाने के लिए गठित आन्तरिक समिति ने पहले से ही अतिरिक्त श्रमबल की आवश्यकता संस्वीकृत की थी और परियोजना के लिए ठेकागत कार्मिकों का आवंटन प्रारंभ कर दिया था। इसके अतिरिक्त, डाटा जांच कार्य भी हो गया था जो टूल में सभी मोड्यूलों की पूरी उपयोगिता करने में सक्षम होगा।

तथ्य यह है कि अतिरिक्त श्रमबल के साथ साथ आंकड़ा जांच अभी भी शुरू की जानी थी।

10.5 कर्मिंदल प्रबन्धन प्रणाली के कार्यान्वयन में देरी

मै. साब्रे को कर्मिंदल प्रबन्धन प्रणाली (सीएमएस) का ठेका 31 दिसम्बर 2009 को दिया गया था और 31 मार्च 2011 तक लागू किया जाना था। सीएमएस को लागू करने के लिए,

एआईएल को उचित संसाधन उपलब्ध करवाना, भावी सीएमएस विभाग के संगठनात्मक ढांचे को अन्तिम रूप देना, कर्मिंदल योजना और डाटा अनुरक्षण का गठन और उसकी प्रक्रिया को परिभाषित करना, अपेक्षित था। तथापि इस संबंध में प्रगति धीमी थी जैसा कि मै. साब्रे द्वारा बताया गया था (सितम्बर 2010) जिसने मई 2012 तक इन मामलों को चिन्हित करना जारी रखा था।

इसी दौरान (अगस्त 2011), डीजीसीए ने नई सिविल एविएशन नियमावली जारी की और उसे 15 फरवरी 2012 तक लागू करना अनिवार्य बना दिया था। संपर्क करने पर मै. साब्रे ने प्रतिक्रिया दी (फरवरी 2012) कि उनके द्वारा सीएमएस प्रणाली मार्च 2013 तक ही लागू की जा सकती है। एआईएल ने मै. शेयोरे डिजिटल सिस्टमस लिमिटेड मुम्बई (एसडीएस) द्वारा प्रस्तावित अंतरिम हल अपनाया और मै. साब्रे को काकपिट और केबिन चालक दल दोनों के लिए परियोजना योजना सामयिकता को 31 मार्च 2013 तक पुनः निर्धारित करने की सलाह दी। साब्रे प्रणाली दो वर्ष की देरी के बाद अभी भी लागू की जानी है (फरवरी 2016)। एआईएल ने उड़ान संचालन उपतंत्र (एफओएसएस) और कर्मिंदल प्रबंधन उप प्रणाली के लिए 10 अक्टूबर 2012 को एसडीएस के साथ एक करार किया। एसडीएस प्रणाली पूर्णतः स्वचालित नहीं थी और उसमें मैनुअल हस्तक्षेप आवश्यक थे, जैसा आज तक चल रहा है।

प्रबन्धन ने सीएमएस के कार्यान्वयन में देरी पर कोई टिप्पणी नहीं की (02 फरवरी 2016)।

मै. साब्रे के अभिप्रेत सीएमएस के कार्यान्वयन में काफी देरी के परिणामस्वरूप डीजीसीए द्वारा निर्धारित समय लक्ष्यों का अनुपालन नहीं हुआ और साब्रे-सीएमएस को पूरा करने के लिए किसी स्पष्ट रोड मैप के बिना निम्न श्रेणी अन्तरिम प्रणाली लागू की गई।

एमओसीए ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2016) कि एआरएमएस सीएमएस को अंतःकालीन व्यवस्था के रूप में अपनाना पड़ा था क्योंकि साब्रे सीएमएस प्रणाली डीजीसीए की समय सीमा, सीएआर कार्यान्वयन को पूरा करने में असक्षम थी। मै. साब्रे को जब सीएमएस कार्यान्वयन के लिए संपर्क किया गया तो उन्हें पहले प्रस्तावित सीएमएस के आहरण के बारे में और नई सीएमएस प्रणाली के विकास के बारे में बताया जो एआई द्वारा मूल्यांकन के अन्तर्गत थी।

एआईएल द्वारा समय से अनुसरण और करार में विलम्ब के लिए शास्ति खण्ड के अभाव के परिणामस्वरूप अभी तक साब्रे सीएमएस पैकेज का कार्यान्वयन नहीं हुआ।

10.6 फ्लाइट योजना प्रणाली (एफपीएस) का कार्यान्वयन

आईएटीए ने अपने फ्यूल ऐफिशियेंसी गैप एनालिसिस (एफईजीए) (अगस्त 2008) में अन्य बातों के साथ साथ एआईएल के लिए आधुनिक उड़ान योजना तंत्र (एफपीएस) की सिफारिश की जिससे कम ईंधन लागत के कारण प्रति वर्ष लगभग 55 मिलियन यूएसडी की बचत हो सकेगी। एआईएल ने मार्च 2009 में एफडब्ल्यूजेड के साथ एफपीएस के कार्यान्वयन हेतु एक करार पर हस्ताक्षर किए और उपयोक्ता स्वीकृति जांच (यूएटी) 1 अप्रैल 2010 को होनी निर्धारित थी। तथापि, एफपीएस अभी भी पूरी तरह लागू होना शेष था (फरवरी 2016)। एफपीएस लागू करने में विलम्ब का मुख्य कारण एफडब्ल्यूजेड द्वारा लागू करने में तकनीकी गड़बड़ियों के कारण था।

एयर इंडिया में 'कोस्ट सेविंग एंड रिसोर्स ओपटिमाइजेशन' पर ढोलकिया समिति की रिपोर्ट (मार्च 2013) में बताया गया है कि 2011-12 के दौरान, 'फ्लाइट योजना और प्रेषण' घटक के कारण ₹110 करोड़ की बचत हुई थी। एफपीएस लागू करने में उल्लेखनीय देरी को पूर्वानुमानित बचतों की आंशिक प्राप्ति के संदर्भ में देखने की आवश्यकता है।

एमओसीए ने अपने उत्तर में यह बताते समय (सितम्बर 2016) कि एयर इंडिया की सभी उड़ाने नए एफपीएस के साथ नियोजित थी, भविष्य में एफपीएस की मौजूदा आईटी प्रणाली के साथ समेकन के लिए योजना का विवरण भी दिया था। एमओसीए ने आगे बताया कि मौजूदा आईटी प्रणाली के साथ डाटा का विनिमय तकनीकी मामलों के कारण लम्बित था।

तथापि, एमओसीए के उत्तर ने एफपीएस को लागू करने में महत्वपूर्ण विलम्ब को सम्बोधित नहीं किया।

एआईएल ने सेन्ट्रल प्लानिंग एंड कंट्रोल सिस्टम (सीपीसीएस) के लिए समाधान प्रदाता के साथ करार करते समय, उससे पिछले देयों (प्राप्ति योग्य) के उचित निपटान के लिए बातचीत हेतु पर्याप्त प्रयास नहीं किए जिसके परिणामस्वरूप उसने लागत कम करने का अवसर गंवा दिया। इसके अलावा करार की पूर्णता के लिए न तो कोई समय सीमा थी, न ही उसमें विलम्बों के लिए कोई शास्ति लगाई।

मई 2010 जुलाई 2010 में लागू करने के बावजूद नेटवर्क प्लानिंग एंड शेड्यूलिंग (एनपी एंड एस) प्रणाली के पांच मोड्यूलों में से तीन का उपयोग नहीं किया जा रहा था। जब डाटा उपलब्ध हुआ तो एआईएल डाटा अधिप्राप्ति और उसके परिचालन के लिए दक्ष श्रमबल की अनुपलब्धता के कारण लाभ प्रबंधक मोड्यूल का पूरा लाभ उठाने में विफल रहा। एआईएल ने

परिष्कृत एनपी एंड एस साधनों के पूर्ण उपयोग के लिए प्रशिक्षित श्रमबल के विकास और धारण के लिए पर्याप्त प्रयास नहीं किए।

यद्यपि सीपीसीएस की तुरन्त अधिप्राप्ति राष्ट्रमण्डल खेलों (अक्टूबर 2010) द्वारा प्रस्तुत अवसरों का लाभ लेने के दृष्टिगत एआईएल के संचालन को कारगर बनाने के लिए थी, सीपीसीएस के एक मुख्य घटक कर्मिदल प्रबन्धन प्रणाली (सीएमएस) को लागू करने में विलम्ब हुए जो एआईएल को अंतरिम उपाय के रूप में एक वैकल्पिक खराब समाधान अपनाने के लिए बाध्य कर रहा था।